



EN DIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE



N°32

Août 2021

Dix-huit mois après le début de la « crise Covid », nous aimerions tous pouvoir nous dire que le pire est derrière pour le secteur aérien. Garder de la lucidité sur les conséquences de cette crise ne doit pas nous empêcher de rester optimistes.

Certes, les résultats du premier semestre du groupe AF restent profondément négatifs, mais ils le sont cependant un peu moins que ceux attendus.

Face aux compagnies qui connaissent en Europe les mêmes problématiques, **nos réseaux AFR et DOM nous ont permis d'offrir davantage de capacités** que nos concurrents. A chaque assouplissement de contraintes de voyage, les engagements de réservations repartent à la hausse.

Sur la pointe été, les réseaux CC MC retrouvent plus de dynamisme, malgré des contraintes de voyage compliquées compte tenu des mesures de contrôle sanitaires supplémentaires. A chaque assouplissement des règles de déplacement, les réservations retrouvent une dynamique.

Si bon nombre d'incertitudes pèsent encore sur le 2^{ème} semestre, la dégradation de nos prévisions paraît malheureusement inévitable **et ne sera sans doute pas compensée par ce 1er semestre « moins mauvais »**.

Le maintien de la fermeture des frontières US est un nouveau coup dur et cet été, les acteurs du secteur semblent observer la menace des variants qui pèse sur la reprise. **L'offre de 2019 ne devrait pas être retrouvée avant plusieurs années.**

Après les départs PNC et PNT, ce sont près de 3700 de collègues du sol qui ont commencé à quitter l'entreprise. Il est toujours difficile de se "réjouir" de voir des milliers d'emplois supprimés.

Les projets de transformation de l'entreprise deviennent peu à peu concrets :

- Pour le sol, cela passe par exemple, par la fermeture des agences et la réorganisation des escales
- Pour Hop, par une réduction et une simplification de la flotte, une diminution de ses bases et un plan de départ en plusieurs phases.

- Pour Transavia, l'actualité est plus réjouissante avec un développement massif attendu de la compagnie grâce à de nouvelles lignes « loisirs » depuis Orly.
Objectif : doubler son activité d'ici 2026. Précisons que TO ne remplace pas la flotte MC AF.

- Pour Air France, à ce stade, les investissements prévus dans le renouvellement de flotte pour AF (A220, A350, retrofit 777) demeurent inchangés.
Ce pari doit être un pari gagnant : il devrait permettre au groupe de pouvoir faire face à la demande, quand la reprise sera vraiment là, en proposant une offre de voyages dans les meilleures conditions (une flotte avec des cabines modernes et des émissions de CO2 plus faibles).

L'aspect environnemental n'est pas à négliger : des engagements ont été pris dans ce sens. AFKLM devra devenir un groupe aérien « durable » et ces efforts représenteront un coût considérable. Espérons que cela permette aussi au groupe de gagner de nouvelles parts de marché avec des clients et des entreprises sensibles à ce positionnement.

FOCUS SUR LE 2 EME TRIMESTRE POUR LE GROUPE AF (HOP-TO-AF)

Les comptes du Groupe AF ont été présentés pour la première fois par Alexandre Baclet, nouveau Directeur Financier d'AF, en remplacement de Steven Zaat qui devient Directeur Financier d'AF-KLM

- Une activité de -30% par rapport au budget (et moins 60 % par rapport au 2^{ème} trimestre 2019)
- Un chiffre d'affaires à 1,6 Milliards (comparé aux 4,3 M de T2 2019)
- Un REX* à -566 millions (meilleur que celui du budget qui prévoyait -794 millions)

*REX : Le résultat d'exploitation est la différence entre nos recettes et nos dépenses, augmentées des amortissements. Il représente la création de valeur (ou de perte dans notre cas) générée par les opérations.

Quelques pistes expliquent ce résultat moins négatif que celui prévu et ce, malgré une activité plus faible que celle attendue :

- Une activité Cargo toujours beaucoup plus soutenue et rentable
- Un recours au chômage partiel plus élevé (et un dispositif de prise en charge plus généreux que celui prévu dans le budget)
- Une stricte maîtrise des coûts (par exemple, les annulations de vols dont les recettes ne couvriraient pas les charges fixes)
- Un non remboursement de vouchers clients qui arrivaient à échéance

LA SUITE

Si notre trésorerie reste importante à ce stade pour nous permettre d'affronter les prochains mois, n'oublions pas pour autant les défis financiers auxquels l'entreprise devra faire face à court terme : **du paiement de nombreux reports de charges au remboursement du prêt garanti par l'État (PGE) de 4 milliards.**

Le soutien massif de l'État est, en effet, soumis à des contreparties drastiques : devenir une compagnie plus respectueuse de l'environnement, mais aussi plus rentable. Dans la première phase de recapitalisation de mars, l'État est monté au capital au plus haut niveau possible (30%). C'est donc dans une 2ème étape indispensable, qu'il faudra trouver de nouveaux fonds auprès d'autres investisseurs.

Nos fonds propres, extrêmement négatifs, doivent être restaurés d'ici fin 2023, comme l'impose le Code du Commerce.

Fonds propres : pour résumer ils représentent les ressources de l'entreprise (le capital social - les pertes, ou des bénéfices dans des situations plus favorables)

Sur 2021/2022, ce sont probablement autour de 6 milliards d'euros de notre trésorerie qui auront été dépensés pour ne pas dire perdus.

S'il faudra sans doute renégocier les modalités de remboursement du PGE, dont l'échéance de remboursement en 2023 paraît irréaliste, il faudra donc aussi à court terme, convaincre de nouveaux investisseurs privés.

Depuis le début de cette crise, les PNC du groupe ont su faire preuve de grand professionnalisme et d'engagement tant auprès des clients que de l'entreprise.

Côté AF, de nombreux accords ont été signés avec les O.P : L'APLD, la modularité des compositions équipage, et dernièrement, l'accord NAO.

Ces accords participent à des mesures conjoncturelles, donc limitées dans le temps, de préservation de trésorerie.

Pour faire face à ses engagements d'amélioration de sa compétitivité et de sa marge opérationnelle à la sortie de cette crise, la direction souhaite avancer rapidement avec les organisations professionnelles PNC sur les discussions des compositions équipages, notamment celles prévues sur nos nouveaux avions. Gageons que notre direction actuelle le fasse, sans oublier la plus-value des équipages sur la sécurité des vols et celle auprès de nos clients.

Trouver le juste équilibre n'est pas simple dans ce contexte inédit et une situation financière fragile. Il faudra savoir faire face ensemble aux défis qui attendent le groupe, avancer aussi dans la confiance, et surtout unis.

A bientôt

Fabrice HURET

Steward AF Administrateur PNC

Élu au Conseil d'Administration du Groupe AF (AF/HOP/TO)

Contact : fahuret@airfrance.fr





EN DIRECT

du CONSEIL D'ADMINISTRATION
Société AIR FRANCE



Bonjour à toutes et à tous,

Je m'appelle Fabrice HURET, je suis steward Air France depuis seize ans. J'ai occupé plusieurs fonctions depuis mon engagement syndical en 2015. En 2018, L'INTERSYNDICALE PNC (SNPNC et UNSA PNC) a remporté l'élection du représentant PNC au Conseil d'Administration. Marie Ramon en tant que titulaire et moi-même en tant que suppléant, avons été élus par vos suffrages.

Depuis décembre 2020, suite au départ de l'Entreprise de Marie, j'ai pris la suite, en devenant votre nouveau représentant (PNC AF, Transavia et Hop!) au Conseil d'Administration Air France. Je voudrais remercier Marie Ramon, PNC AF pour ces années passées à nous représenter avec sérieux et conviction. Bonne route Marie !

Cette instance peut parfois nous paraître éloignée de notre quotidien, **néanmoins représenter les PNC (il n'y a qu'un seul élu PNC au CA) est essentiel au sein de la plus haute instance du groupe.** J'y représenterai notre population avec une parole libre, au-delà de tout clivage syndical.

Le Conseil d'Administration est composé de 18 membres :

- 6 administrateurs exécutifs dont Anne-Marie COUDERC, Anne RIGAIL et Ben SMITH
- 6 administrateurs indépendants, extérieurs à la société
- 6 administrateurs salariés. **Un seul pour le PNC, un pour les pilotes et quatre pour le PS**

L'impression de milliers de tracts en 4 pages représente une consommation de papier importante et l'information vous parvient souvent trop tardivement (nous passons de moins en moins à nos casiers compte tenu du faible niveau d'activité).

Afin de vous informer dans cette période « compliquée » et de rendre cette instance plus accessible, **retrouvez sur les réseaux numériques de l'UNSA PNC et du SNPNC, nos bulletins d'information complets** qui vous donneront des explications sur les comptes et les orientations stratégiques du Groupe.

Merci pour votre confiance, n'hésitez pas à me contacter, j'aurai toujours plaisir à vous répondre.

Fabrice HURET. Steward Air France
Administrateur salarié représentant
les PNC du Groupe
Contact : fahuret@airfrance.fr

**MOINS DE PAPIER
SOYONS ENCORE PLUS RAPIDES
POUR VOUS INFORMER**

RETROUVEZ NOS BULLETINS « EN DIRECT DU C.A »

- Sites web : snpnc.org & unsa-pnc.com
- Facebook : [SNPNC AF le groupe & RAF7](#)
- L'Appli UNSA PNC.

